GRAN PREMIO DI MONTECARLO Schumacher e Barrichello vicini nella valutazione dopo la corsa della discordia

Ferrari, due «carte» da giocare a Monaco

Un tribunale austriaco dà ragione alla casa di Maranello sull'inversione dell'ordine di arrivo

MONTECARLO Il Gp di Monaco è per caratteristiche e tradizione uno tra i più incerti del campionato mondiale di Formula Uno. Non fa eccezione questa edizione, impermeabile a ogni pronostico. Vincerà Schumacher perchè più forte? Sarà la volta di Barrichello? L'ordine d'arrivo sarà dettato da Jean Todt come in Austria? I fischi dei tifosi a Zeltweg peseranno più delle logiche fredde di classifiche e contratti? In ogni caso Ferrari. Ogni ipotesi diversa da una doppietta del Cavallino, appare fantasiosa, a meno che il circuito del Principato non decida di cambiare il menu, come più volte in passato a dimostrato di saper fare.

Michael Schumacher

La F2002 continua a vincere con sconfortante (per la concorrenza) ed esaltante (per i suoi tifosi) puntualità. Il distacco medio che Michael Schumacher e Barrichello rifilavano agli altri in Spagna, intorno al secondo al giro, si è ampliato in Austria di qualche decimo. Il tedesco e il brasiliano sono i candidati al successo monegasco, più o meno con le stesse possibilità. Rubinho a Barcellona e in Austria ha dimostrato di essere, grazie alla F2002, competitivo nei confronti del compagno di squadra. E questa volta appare improbabile che dal muretto box arrivino altri suggerimenti sull'ordine d'arrivo, anche in forma meno plateale che nell'ultima gara. Al punto che se Barrichello in testa avesse davvero bisogno di un pit stop supplementare, non è difficile pronosticare nuovi fischi dalle tribune.

David Coulthard

Più probabile però che sia proprio Schumacher a reagire secondo la sua natura, da campione. Michael per togliere ogni ombra recente dalla sua immagine ha bisogno di vincere a Monaco e di dare una lezione in pista all'altra Ferrari, per confermare che l'incidente di Zeltweg è stato più dovuto a un eccesso di zelo manageriale che a una reale necessità di classifica.

Nella pausa fra una gara e l'altra, discussioni a parte, il lavoro della Scuderia è proseguito secondo programma.

Schumacher e Barrichello hanno girato a Fiorano, Burti ha continuato il lavoro sulle gomme a Jerez. Problemi nessuno, il tedesco ha pure dato una limata al record del circuito.

Dietro, molto dietro, seguono altri. La Williams ha provato a lungo in settimana, 773 giri complessivi in cinque giorni con Schumi jr, Genè e Pizzonia. L'obiettivo capire da dove possa partire un tentativo di rimonta tecnica sulle Rosse.

La McLaren a Le Castellet aveva altre questioni. 524 tornate con i piloti titolari e Wurz, alla ricerca dell'affidabilità prima ancora che delle prestazioni, al momento lontane dal vertice.

La Williams, in fondo, se ha poco da chiedere al mondiale piloti (Ralf Schumacher e Montoya lottano per il secondo posto con Barrichello in recupero) è ancora in lizza per quello costruttori. Sfruttando la sfortuna che ha colpito in quattro occasioni su sei il brasiliano di Maranello, il team britannico è a soli 16 punti da quello di Maranello, 66-50. La McLaren invece deve limitarsi a rintuzzare l'attacco al terzo posto di Renault e Sauber.

Prima appendice, intanto, alla controversa corsa di Zeltweg. «Nessun regolamento vieta l'ordine che ha dato la Ferrari»: per questo motivo un tribunale austriaco, quello competente per territorio sul circuito di Zewlteg, ha respinto il ricorso presentato da un privato contro il controverso successo di Schumacher e contro l'ordine di scuderia dato a Barrichello nel finale del Gp d'Austria del 12 maggio scorso.

Il ricorso si basava sul supposto reato di manipolazione dell'ordine d'arrivo e, conseguentemente, delle scommesse, ma secondo il tribunale «non c'è alcuna prova o sospetto che possa far credere che l'ordine della Ferrari mirasse ad influenzare i risultati delle scommesse: e ogni singolo scommettitore deve aspettarsi l'imprevisto».

Michael Schumacher punta tutto sulle prove ufficiali odierne per accaparrarsi l'ennesima pole position della stagione. Sarebbe un vantaggio non da poco su un circuiti stretto e pieno di curve come quello di Montecarlo. Il suo principale avversario dovrebbe essere il compagno di scuderia Rubens Barrichello.

Il «burattinaio» del circus manda un chiaro avviso al Cavallino

«Mai più come a Zeltweg»

LONDRA Alla vigilia delle qualifiche a Montecarlo per il Gran Premio di Monaco di domani, settima gara del Mondiale, Bernie Ecclestone ha lanciato alla Ferrari un durissimo monito, mettendola in guardia dal ripetere un arrivo «combinato» come quello della corsa più recente a Zeltweg, in Austria, allorchè dopo aver dominato dall'inizio alla fine sul traguardo Rubens Barrichello dovette vistosamente cedere il passo a Michael Schumacher. «La Ferrari - avverte il patron della Formula Uno sui giornali britannici - sarebbe imprudente a rifare una cosa del genere in futuro. Se diovessero ripeterla, non se la passerebbero bene con gli appassionati. E nemmeno con me. C'è un sacco di gente - sottolinea - che desidera vedere qualcuno battere Schumacher, ma in Austria sono stati defraudati».

«La sola circostanza in cui perdonerei un fatto simile - incalza Ecclestone - sarebbe se da esso dipendesse il Campionato del Mondo. Ma Michael ha un vantaggio di 27 punti. È stato il modo in cui si sono comportati che mi ha irritato. Avrebbero potuto agire in maniera più elegante, oppure dissimularlo. Invece il modo in cui lo hanno fatto è stato un insulto per la gente. Non sono sorpreso dalla reazione che c'è stata. Quello che è successo a Zeltweg non è stato un bene per la Formula Uno, ma non vedo per quale motivo il nostro intero sport dovrebbe essere punito per un incidente che è stato invece provocato da un'unica scuderia».

«Sono sicuro - conclude il boss inglese - che se quelli della Ferrari avessero saputo prima come avrebbe reagito il pubblico, loro stessi non avrebbero permesso che ciò accadesse».

Loris Capirossi ricambierà la visita fattagli lo scorso anno da David Coulthard, ospite del romagnolo a Brno durante il Gp della Repubblica Ceca. Capirossi, insieme al suo compagno di squadra, il brasiliano Alexandre Barros, e al team manager Sito Pons, sarà infatti a Montecarlo ai box della West McLaren-Mercedes per scambiare consigli e tifare lo stesso Coulthard e il suo compagno di team Kimi Raikkonen. Un'occasione in più di distrazione per Capirossi, tuttora non ancora ripresosi del tutto dall'incidente stradale di quindici giorni fa in cui investì involontariamente un anziano ciclista.

Intanto ritorna il concorso Formula 101 che, abbinato al Gran premio di Monaco, avrà in palio, per chi indovinerà il massimo punteggio - appunto 101 -, un jackpot di 45 mila euro.

IN TIVÙ

Partenza alle 14 con diretta su Rai1 ma senza commento

MONTECARLO Domani per l'astensione audiovideo dei giornalisti di RaiSport il Gp di Montecarlo di Formula Uno andrà in onda senza commento e non sarà trasmessa la rubrica Pole Position condotta da Gianfranco De Laurentiis. Come di consueto il Gran Premio sarà trasmesso su RaiUno a partire dalle 14 ma con le sole immagini. Oggi su RaiTre dalle 12 le prove di qualifica.

I PRECEDENTI

Tra campioni e belle donne L'impronta di Nuvolari e Senna

MONTECARLO Gp di Monaco, una lunga storia di campioni e belle donne. Passione e ostentata ricchezza, ancora incidenti, imprese leggendarie e tragedie s'intrecciano tra le anguste stradine del Principato, dove la F1 ha scritto una parte importante della propria storia.

Qui si corre dal 1928 quando la famiglia Noghes (ad Anthony, fondatore del Gp è intitolata l'ultima curva del tracciato) riesce a coronare il proprio sogno inseguito per anni. Quale miglior pubblicità poteva garantirsi Montecarlo se non con lo storico duello nel 1933 tra Achille Varzi e Tazio Nuvolari? Nel 1950 nasce la F1 e a Montecarlo si disputa il secondo Gp della storia con incidente multiplo al via, dieci vetture subito fuori causa e Fangio che emerge dal caos, conquistando la sua prima vittoria in campionato.

Seguono quattro anni di oblio ma dal '55 il Principato torna initterrottamente a far parte del calendario iridato: quell'edizione è celebre per il volo in mare di Ascari, dove oggi c'è la chicane del porto.

A Montecarlo dominano i grandi campioni, quelli che hanno riempito della naturale sensibilità di guida i loro successi. In cima a tutti c'è Ayrton Senna, trionfatore per ben sei volte dall'87 al '93, con l'ingombrante Lotus-Honda, con l'imbattibile McLaren-Honda e persino con la poco affidabile McLaren-Ford. In quel lasso di tempo il brasiliano concederà a Prost la sola edizione del 1988 quando, deconcentrato dal grande vantaggio accumulato, andrà a sbattere al Portier, la curva che precede l'ingresso del Tunnel. L'ultimo successo permette a Senna di scavalcare Graham Hill, soprannominato Mr. Monaco e vincitore in cinque occasioni negli anni Sessanta mentre Michael Schumacher, con la cavalcata solitaria dell'anno scorso ha raggiunto lo scomparso pilota britannico.

Prost vanta quattro trionfi e Stewart tre, tanti quanti i titoli iridati a loro assegnati. A volte la gara monegasca è un terno al lotto: nel '72 vince l'outsider Beltoise sotto una pioggia battente, dieci anni dopo Patrese conquista il primo successo in carriera dopo i ritiri, negli ultimi due giri, di Prost, Pironi, De Cesaris e Daly. Infine Panis, rimonta tutti nel '96 e sbanca la roulette del Casino, alla guida della Ligier.

Classifica mondiale

Piloti	Pti.
1 M. Schumacher	54
2 J. Pablo Montoya	27
3 R. Schumacher	23
4 R. Barrichello	12
5 D. Coulthard	10
6 J. Button	8

Mondiale Costruttori

	Pti.
1 Ferrari	66
2 Williams	50
3 McLaren	14

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI MONTECARLO Ralf Schumacher ha sostenuto centinaia di chilometri di prove assieme ai suoi fidati collaboratori

Ultima spiaggia per McLaren e Williams

Le principali avversarie del Cavallino puntano tutto su questa corsa per risorgere

MONTECARLO Williams e McLaren alla penultima spiaggia 01 L'ultima spiaggia del Mondiale è quella su cui si affaccia il Principato di Monaco. Passa infatti tra le stradine di Montecarlo la riscossa di Williams e McLaren (sempre che ci credano davvero) fino a oggi prime vittime dello strapotere Ferrari. Assodata la distanza che separa la F2002 dalla FW24 e dalla Mp4-17, non resta che affidarsi all'asfalto per rimescolare le carte.

Quello monegasco è il più indicato per spruzzare adrenalina sul campionato meno incerto degli ultimi anni, l'unico porto dove le ambizioni dei team inglesi possano approdare. «Credo che quest'anno - ha già ribadito più volte David Coulthard - la Ferrari non abbia avversari nella corsa al titolo, e, non vedo possibilità di battaglia nemmeno guardando le singole gare. Personalmente ho riposto ogni ambizione di primato, l'unica chance concreta potrebbe passare per Montecarlo».

Parole che in questo caso portano la firma dello scozzese, ma appartengono tuttavia anche al suo compagno Raikkonen così come a Ralf e Montoya, i piloti di Frank Williams.

Certo per chi va a caccia di duelli veri non è una grande consolazione sapere che in Costa Azzurra ci sarà un livellamento meccanico (comunque tutto da dimostrare) a favore dell'abilità del pilota. Se la Ferrari non ha bisogno di vantaggi, men che meno ne richiede Schumi, che domani correrà per eguagliare il record di vittorie monegasche, appartenente in esclusiva a Senna. Anche con una teorica parità di mezzo è difficile immaginare i già citati Ralf, Montoya, Coulthard e Raikkonen davanti a Michael, figurarsi con questa F2002, per quanto imbavagliata dalle curve a gomito tra i marciapiedi; più facile credere che si confermi protagonista il fortissimo Barrichello di quest'ultimo periodo. I buoni segnali, comunque, non mancano anche tra la concorrenza, e i più recenti portano la data degli ultimi test. Nel caso della Williams si è trattato di cinque giorni davvero intensi, spesi interamente sul circuito spagnolo di Valencia. Lo stakanovista nella circostanza è stato il collaudatore Marc Genè, autore di 368 giri nell'arco dei cinque giorni. Per il tester non si è trattato solo del lavoro di routine volto a individuare il miglior assetto possibile in vista di Montecarlo, ma di un collaudo che ha riguardato dal motore Bmw fino ai pneumatici, passando per l'elettronica della monoposto. Oltre a Genè il team di Grove ha chiamato in causa anche il secondo tester Antonio Pizzonia e il titolare Ralf Schumacher. A preoccupare è stata soprattutto la tenuta dei propulsori, nella circostanza tutt'altro che rassicurante; tanto Schumacher che Genè, infatti, hanno denunciato importanti perdite di olio che hanno costretto i tecnici alla sostituzione di due unità. Il miglior tempo di Genè, comunque, resta il migliore in assoluto dell'intera sessione e corrisponde al nuovo record della pista di Valencia. Il precedente l'aveva segnato quindici giorni prima Coulthard. Proprio lo scozzese, che voci di mercato danno in partenza dalla McLaren (per sostituirlo nel 2003 si parla di Heidfeld, già sotto contratto con Mercedes e di Villeneuve, sebbene una chance potrebbe essere concessa anche a uno dei piloti italiani), mentre la Williams girava in Spagna è stato impegnato a Le Castellet, in casa della Michelin.

A Woking più che cercare il set-up avrebbero bisogno di una monoposto tutta nuova, ben diversa nel motore (il Mercedes pare la causa principale della crisi McLaren; si rompe e concede troppi cavalli agli avversari) e più efficace anche nel telaio. Il miglior tempo ottenuto da David in Francia è più alto di quello dell'Arrows di Frentzen, niente di preoccupante se non fosse per il sesto posto rimediato in Austria. Per i tre piloti McLaren impegnati (oltre a Coulthard hanno girato Raikkonen e Wurz) poche novità da valutare e lavoro concentrato soprattutto sulle gomme Michelin e sull'assetto da presentare a Monaco.

Marco M. Nagliati

Ralf Schumacher mentre parla al box con i suoi tecnici: la Williams vuole sferrare l'attacco alla Ferrari.

Gli ultimi 3 anni a Montecarlo

2001

1. David Coulthard (McLaren)
2. Michael Schumacher (Ferrari)
3. Mika Hakkinen (McLaren)
4. Rubens Barrichello (Ferrari)
5. Ralf Schumacher (Williams)
6. Eddie Irvine (Jaguar)

2000

1. David Coulthard (McLaren)
2. Rubens Barrichello (Ferrari)
3. Giancarlo Fisichella (Benetton)
4. Eddie Irvine (Jaguar)
5. Mika Salo (Sauber)
6. Mika Hakkinen (McLaren)

1999

1. Michael Schumacher (Ferrari)
2. Eddie Irvine (Ferrari)
3. Mika Hakkinen (McLaren)
4. Heinz-Harald Frentzen (Jordan)
5. Giancarlo Fisichella (Benetton)
6. Alexander Wurz (Benetton)

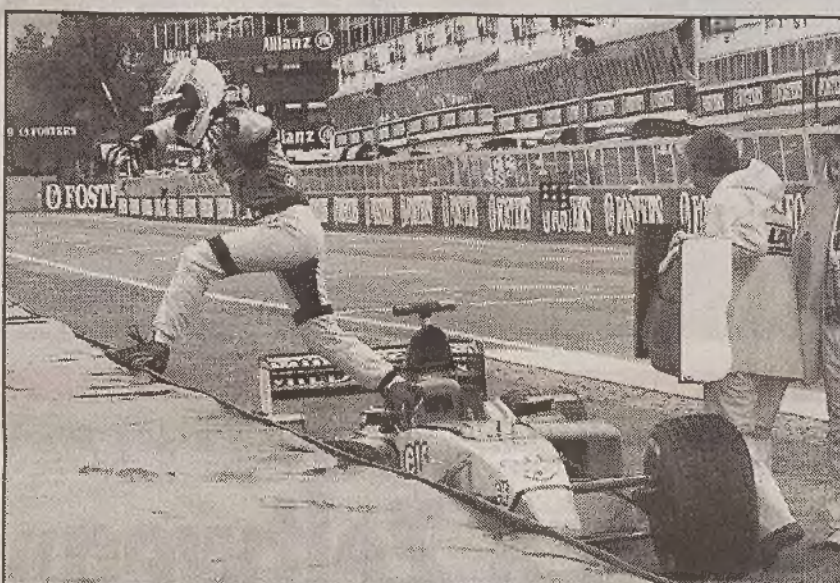
ANSA-CENTIMETRI

LE ALTRE SCUDERIE In arrivo un'altra vettura alla Honda-Bar. I piccoli progressi della Minardi

Renault, i problemi mascherati dall'exploit di Trulli

Il lavoro di meccanici e collaudatori si è concentrato in settimana sulle gomme e sull'assetto. I primi risultati nelle prove libere

MONTECARLO È sicuramente sicuramente esagerato parlare di strada smarrita a proposito della Renault, ma visto il scintillante avvio di stagione ci si era illusi che la squadra francese potesse presto inserirsi a ridosso dei top team. Invece la scuderia di Flavio Briatore negli ultimi Gran premi non ha brillato, dando la sensazione, anzi, di aver compiuto un passo indietro.

Proprio quando la McLaren sembrava a tiro (e in effetti lo è, ma per demerito degli avversari piuttosto che per reali progressi), ecco affacciarsi la Sauber a insidiare il quarto posto. La monoposto svizzera pare più costante nella crescita e oggi è il termine di paragone in pista per Button e Trulli. Quest'ultimo ha mascherato i problemi della vettura con una buona prova nelle «libere».

Jarno Trulli sta facendo i salti mortali con la Renault...

Per riprendere il ritmo giusto la Renault ha convocato entrambi I suoi piloti titolari e il collaudatore Alonso a Valencia, sede di test collettivi cui hanno partecipato numerosi team.

Il lavoro si è concentrato su traction control, pneumatici e sulla verifica dell'assetto più adatto alle strade di Montecarlo.

Per la Toyota i recenti test al Paul Ricard sono stati anche l'occasione per realizzare una significativa comparazione tra categorie diverse. Il team nipponico, infatti, oltre ad piloti titolari Mika Salo e Allan McNish, ha convocato Takagi e Cristiano Da Matta, impegnati nel campionato americano Cart proprio con Toyota. Se per Takagi (ex pilota di Arrows e Tyrrell) si è trattato di un rientro, per Da Matta è stato l'esordio assoluto: «Sono impressionato da questa esperienza - le parole del pilota -. Le Formula Uno sono più leggere delle Cart, ma l'accelerazione laterale è micidiale».

L'Arrows si conferma regina dei test. Anche sul tracciato del Paul Ricard (ridotto in dimensioni per simulare la pista di Monaco) la freccia arancio-nera ha mostrato tutto il suo potenziale, concludendo la sessione con il miglior tempo (ottenuto da Frentzen), di un secondo inferiore a quello della McLaren di Raikkonen (secondo). «In vista di Montecarlo - il commento del direttore tecnico Coughlan - puntiamo sia sulle prestazioni sia sull'affidabilità».

È tra le grandi delusioni di inizio campionato la Bar 004. Un progetto sbagliato che solo la volontà dei piloti (in particolare di Villeneuve in Austria) di tanto in tanto ha mascherato. Monaco, però, potrebbe essere l'ultima tappa negativa di questa stagione, visto che in Canada è annunciato l' arrivo di una monoposto del tutto rinnovata.

Intanto non resta che affidarsi ai piloti in vista nell'imminente fine settimana; il già citato Villeneuve e Panis, che qui ottenne l'unica vittoria in F1 (al volante di una Ligier-Mugen), nel 1996.

La Minardi può essere globalmente soddisfatta del suo rendimento in questa prima parte di mondiale. Il suo pilota Mark Webber è tra i più costanti del circus. Nel 2002 si è sempre classificato tranne che nel Gp della Malesia (problemi elettrici) e per chilometri percorsi è ottavo assoluto con 1373, nonostante il forfait a Barcellona.

GRAN PREMIO DI MONTECARLO L'obiettivo di Todt è di centrare un'altra doppietta per allontanare le polemiche austriache

La Ferrari difende l'imbattibilità della F2002

La nuova super-monoposto della scuderia di Maranello quest'anno non ha ancora mai perso

Michael Schumacher e Rubens Barrichello in un momento di relax. E' questo l'ordine di arrivo che piace al grande capo Todt. Le polemiche per l'ordine di far passare il tedesco a Zeltweg non si sono ancora del tutto placate.

MONTECARLO Montezemolo ha provato a giustificarlo, ma l'ordine di scuderia impartito a Barrichello a Zeltweg era, e rimane, una caduta di stile. L'imbattibile F2002 si tuffa nell'affascinante Montecarlo per riconquistare la fiducia di quella parte di tifoseria «ferita» dalla sceneggiata austriaca.

Dopo l'umiliazione subita in Austria, Rubens Barrichello ha cercato di recuperare energie nervose sfruttando qualche giorno di vacanza in famiglia prima di calarsi nell'abitacolo della, con lui e Schumacher, ha lavorato tantissimo in preparazione del Gran premio monegasco. Il tedesco ha girato per due giorni a Fiorano sulla pista privata del team, le cui caratteristiche sono paragonabili a quelle di Montecarlo. E il tedesco, nel corso dei 126 giri compiuti, ha piazzato il record dempo che conferma una volta di più la bontà della F2002, tutt'ora imbattuta avendo vinto 4 gran premi su 4. La nuova «rossa» ha molto carico aerodinamico, fattore molto importante a Montecarlo. Anche dal punto di vista meccanico la F2002 è al top.

Inoltre le F2002 versione Montecarlo presentano un angolo di sterzo maggiore per affrontare le strette svolte del tracciato, il che comporta una serie di adattamenti a mozzi, sospensioni e alle ali anteriori.

Gli ordini di scuderia dopo il Gp d'Austria. Ironia della sorte fu proprio la Ferrari, nel 1998, a sollecitare un drastico intervento della Fia per punire e bloccare i giochi di squadra. Pietra dello scandalo l'ordine lanciato dalla Mc Laren a Coulthard per far vincere Hakkinen.

Ecco i più clamorosi ordini di scuderia che hanno deciso l'arrivo di un Gran premio dal 1964 a oggi.

Gp Brasile 1981. La William ordina a Reutmann di far passare Jones, l'argentino non accetta e vince. A fine anno perde il titolo da Piquet per un solo punto.

Gp San Marino 1982. Pironi, seconda guida Ferrari, non sta ai patti, sorpassa Villeneuve a poche curve dall'arrivo e vince rompendo un'amicizia. Due settimane dopo ci sarà la tragedia di Gilles a Zolder.

Gp Giappone 1991. Senna (Mc Laren) domina il Gp poi regala il successo a Berger. «Ho voluto compensarlo per il suo lavoro», disse Ayrton. Berger ancora oggi non ama ricordare quel trionfo.

Gp Europa 1997. Ultima gara stagionale, il Gp che costa a Schumacher l'esclusione per l'incidente di Jerez con Villeneuve. Il canadese, nel finale, ormai campione, regala su ordine del team il primo posto a Hakkinen e il secondo a Coulthard per una doppietta tutta Mc Laren.

Gp Australia 1998. Prima gara stagionale: Coulthard (Mc Laren) è in testa e fa platealmente passare Hakkinen regalandogli la vittoria: la squadra chiede allo scozzese di rimediare a una svista del box che per errore ha richiamato il finlandese facendogli perdere la testa del Gp. Coulthard, con classe, ricompensa Hakkinen dando a Mika 4 punti decisivi per il titolo.

Gp Germania 1999. Mika Salo (Ferrari) è in testa e nel finale fa passare Irvine, secondo, in lotta per il mondiale.

Gp Malesia 1999. Schumacher torna in pista dopo l'incidente di Silverstone, domina e poi regala il successo a Eddie Irvine, in lizza per il titolo mondiale. Non basterà.

Gp Austria 2001. Barrichello, secondo dietro Coulthard, deve cedere (non senza polemiche) la posizione a Schumacher che guadagna due punticini in più.

Gp Austria 2002. Barrichello domina prove e gara ma, a pochi metri dal traguardo, su ordine del team, rallenta e lascia platealmente passare Schumacher.

Stefano Aravecchia

Il momento magico di Rubens Barrichello che è andato molto forte anche nelle prove

«Un bel regalo per il mio compleanno»

MONTECARLO Non c'è dubbio: Rubens Barrichello sta attraversando il momento più felice della sua vita da quando è in Ferrari. Dopo l'ottima prestazione in Austria, il pilota brasiliano anche nelle prove di Monaco è stato più veloce del compagno di squadra. «Ma ciò che più conta è che posso festeggiare il mio compleanno con tutta la famiglia. Anzi, i compleanni: 30 anni lui, 52 il padre Rubens, nati entrambi il 23 maggio. «È questo il più bel regalo che potessi avere - ha detto il brasiliano - essere qui a Monaco con tutta la mia famiglia. Faremo una bella festa brasiliana».

Sembra un pilota rinato Rubens Barrichello. Sempre sorridente, si gode il suo momento di gloria con la consapevolezza di chi sa che sta dando il meglio di sè. «Sono state prove interessanti. Come al solito qui a Montecarlo è molto importante riuscire ad adattarsi in fretta alle caratteristiche del circuito. Non sono preoccupato più di tanto dei tempi ottenuti dagli avversari. È vero che le scuderie che montano Michelin forse sono state avvantaggiate, però sono convinto anche che in molti hanno cercato di fare il tempo con poca benzina a bordo. Noi invece abbiamo lavorato solo in funzione della gara».

Una gara che, Barrichello ne è convinto, vedrà le Ferrari lottare per la prima fila. «Sono convinto che in qualifica non ci saranno più i distacchi che abbiamo visto finora E gli avversari da battere saranno le Williams».

Ne è convinto anche Jean Todt, il quale ha precisato che i risultati apparentemente non brillanti delle Ferrari non devono preoccupare: «Abbiamo fatto prove di comparazione fra due tipi diversi di gomme - ha spiegato il direttore generale della Ferrari - perchè la scelta sarà cruciale. Indubbiamente la concorrenza è andata molto forte, ma credo che molto dipenda anche dal carico di benzina a bordo».

La Ferrari potrà contare su quattro macchine, cinque telai: positivo infatti il collaudo della n.222 fatto a Fiorano da Luca Badoer.

Quanto alle polemiche post Austria, Todt ha ribadito i motivi che hanno portato la scuderia a prendere quella decisione («non ci aspettavamo questo tipo di reazioni»), e nella conferenza stampa ufficiale della Fia ha trovato l'incondizionato appoggio sia di Frank Williams, sia di Eddie Jordan. «In questo sport - ha detto Jordan, indicando Todt che era seduto accanto a lui - chi ricopre ruoli di responsabilità come nel caso di questo ragazzo ha il dovere assoluto di comportarsi sempre nell' interesse della scuderia. Smettetela di gettargli la croce addosso. Così lo state uccidendo».

Villeneuve acido con Schumi: «Una sceneggiata sul podio»

MONTECARLO Jacques Villenuve non smentisce se stesso e la sua fama di dire sempre ciò che pensa, soprattutto se l'argomento in questione è Michael Schumacher.

Nella conferenza stampa ufficiale di apertura del Gran premio di Monaco il pilota canadese senza tanti giri di parole ha detto che la «sceneggiata» del podio di Zeltweg non gli è piaciuta, e che «se uno è un uomo» deve essere coerente fino in fondo con le proprie decisioni.

«Non trovo nulla di scandaloso che esistano gli ordini di scuderia - ha commentato - è successo in passato e succederà in futuro. Fa parte delle regole del gioco. Però - ha continuato Villeneuve, che non ha mai fatto il nome di Schumacher - se sei un uomo, allora vai fino in fondo. Invece quella sceneggiata sul podio proprio non mi è piaciuta. Hai deciso di vincere? questo è l'ordine della tua scuderia? Bene, allora vai sul gradino più alto del podio, ritiri il trofeo del vincitore e accetti le conseguenze della tua decisione. La situazione venutasi a creare sul podio di Zeltweg, invece, secondo me non è una situazione accettabile».

In seguito alla conclusione del gran premio di Zeltweg i due piloti Ferrari sono stati convocati presso la Fia, il 26 giugno, a Parigi. «Andremo e vedremo di cosa si tratta» si sono limitati a commentare sia Schumacher sia Barrichello.

Le vittorie in Formula 1

Pos.	Pilota	Nazione	Vittorie
1	**Michael Schumacher**	**Germania**	58
2	Alain Prost	Francia	51
3	Ayrton Senna	Brasile	41
4	Nigel Mansell	GB	31
5	Jackie Stewart	GB	27
6	Jim Clark	GB	25
	Niki Lauda	Austria	25
8	Juan Manuel Fangio	Argentina	24
9	Nelson Piquet	Brasile	23
10	Damon Hill	GB	22
11	Mika Hakkinen	Finlandia	18
12	Stirling Moss	GB	16
13	Emerson Fittipaldi	Brasile	14
	Jack Brabham	Australia	14
	Graham Hill	GB	14
16	Alberto Ascari	Italia	13
17	Mario Andretti	USA	12
	Alan Jones	Australia	12
	Carlos Reutemann	Argentina	12
20	**Jacques Villeneuve**	**Canada**	11
	David Coulthard	**GB**	11
22	James Hunt	GB	10
	Ronnie Peterson	Svezia	10
	Jody Scheckter	Sud Africa	10
25	Gerhard Berger	Austria	10
26	Jacky Ickx	Belgio	8
	Dennis Hulme	Nuova Zelanda	8
28	Rene Arnoux	Francia	7
29	Tony Brooks	GB	6
	Jacques Lafitte	Francia	6
	Riccardo Patrese	Italia	6
	Jochen Rindt	Austria	6
	John Surtees	GB	6
	G. Villeneuve	Canada	6

ANSA-CENTIMETRI

IN BREVE

Gli altri team vogliono i «diritti» della Prost

MONTECARLO La fallita scuderia Prost continua a far parlare di sè. Gli altri team vorrebbero dividersi i diritti televisivi che le spettavano per il 2002, ma la Phoenix, che dal tribunale ha rilevato parte dell'attività della Prost, si oppone, forte di una sentenza dello stesso giudice francese, e vuole scendere in pista. Dopo un breve periodo per ambientarsi nella nuova categoria, Jean Alesi, intanto, ha colto a Donington il primo successo pieno nel campionato tedesco Dtm. Il francese, ex Ferrari e Benetton, ha dominato con la sua Mercedes Clk entrambe le gare, precedendo le Audi Tt di Tomczyk e Abt.

Hugo Hakkinen diventa la nuova star

MONTECARLO Quando tenta la corsa la presenza del pannolino è evidente: i suoi 18 mesi si vedono tutti, e la corsa è barcollante, anche se assolutamente felice. Tuttavia è così che Hugo Hakkinen, figlio del grande Mika e di sua moglie Erja, si è concesso al centinaio di fotografi che si erano affollati nel paddock del gran premio di Monaco per una foto di famiglia in un esterno (dalla McLaren): correndo verso tutti quei flash, mentre papà e mamma, seduti all'entrata della «pagoda» del team si godevano entusiasti la scena di un nuovo piccolo Hakkinen lanciato verso i media di mezzo mondo. Mai la «pagoda» della McLaren aveva avuto quest'anno un tale affollamento di giornalisti e fotografi.

MIMO
IL MIMETISMO
NELLA NATURA

Comune di Trieste

FONDAZIONE
CRTRIESTE

PROVINCIA
TRIESTE